

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

46



LANCIA AURELIA B10 - 1950



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Un mercato sempre più affollato

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la Lancia deve affrontare una duplice difficile sfida: ridare slancio alla sua produzione e confrontarsi con competitori sempre più agguerriti.

Nei primi anni della gestione di Carlo Pesenti la Lancia è costretta a "navigare a vista", alla ricerca di una strada per uscire dalle secche nelle quali era finita e ridare slancio a un marchio dalle grandi potenzialità in un mercato che mostrava di essere in una fase di rapida evoluzione. Da un lato, l'andamento delle vendite complessive del settore automobilistico in Italia era da qualche anno in crescita e tutto lasciava pensare che tale tendenza sarebbe continuata in parallelo alla crescita dei redditi della popolazione e al diffondersi di nuovi stili di vita. Dall'altro, ed era fenomeno non meno denso di conseguenze per una Casa costruttrice con le caratteristiche della Lancia, in quegli anni, dopo la firma del Trattato di Roma (1957) per la creazione del Mercato comune europeo (inizialmente ristretto a soli sei paesi, ma foriero di grandi e ulteriori sviluppi), la riduzione dei dazi e dei contingentamenti sulle importazioni aveva aperto il mercato italiano ai concorrenti esteri. Una presenza ancora contenuta – ma che avrebbe raggiunto quasi il 20% del mercato nel 1963 con 189.422 vetture imma-



Marcello Mastroianni nel 1960 al volante della Lancia Flaminia Convertibile Touring.

tricolate – che non sembrava al momento destare particolari preoccupazioni.

Ben più pericolosa era, invece, la concorrenza dell'Alfa Romeo, tradizionalmente attiva proprio nei segmenti di mercato sui quali operava la Lancia. I dati delle vendite erano del resto eloquenti: dal 1950 al 1957 le immatricolazioni della Lancia si erano più che dimezzate, mentre nel 1956 l'Alfa Romeo con 8979 veicoli prodotti contro i 5718 della Lancia si era decisamente collocata al secondo posto fra le case automobilistiche italiane.

Nel corso degli anni Cinquanta, la casa del Portello, dopo



la buona prova della sua 1900, aveva imboccato con decisione la strada della produzione in serie, trovando un decisivo riferimento in Giuseppe Luraghi, direttore generale della Finmeccanica, dal 1960 chiamato a dirigere l'Alfa in qualità di presidente operativo.

Diretta da un manager di provata esperienza e capacità come Franco Quaroni (come Luraghi con un passato in Pirelli), affiancato da tecnici di grande valore come gli ingegneri Orazio Satta Puliga, in azienda dal 1938 con compiti di crescente responsabilità nell'ambito della progettazione, e Rudolf Hruska, direttore tecnico dal 1954, che veniva dalla Porsche, l'Alfa conosce un crescente successo. Sarà addirittura tentata dall'idea di impegnarsi nella costruzione di una "vetturina" di 900 cc, un progetto ambizioso per il quale si realizza anche un prototipo, ma che viene lasciato cadere.

Nel 1954 l'Alfa presenta la Giulietta, una vettura di media cilindrata (1290 cc), dal profilo sportivo, che incontra subito il gusto del pubblico. Per la prima volta un modello Alfa supera i 100 mila esemplari prodotti (alla fine, nel 1965, saranno 177.688) e conosce un largo successo anche sul mercato internazionale.

Sul finire del decennio, mentre sono allo studio nuove vetture come la Giulia (presentata nel 1962 e prodotta in diverse versioni fino al 1976), l'Alfa stipula un accordo con la



Renault per il montaggio in Italia della Dauphine, una 850 cc a quattro porte che sembra rilanciare la vecchia aspirazione a muoversi anche nel settore delle utilitarie, dove però la Fiat detiene un primato difficilmente scalabile.

Nel 1960 l'Alfa arriva a produrre 40.752 vetture, coprendo quasi l'11% del mercato italiano, suo limite storico: poco rispetto alla Fiat che, con oltre 290.000 vetture immatricolate, controlla ben il 76% del mercato italiano.

L'Alfa, così come la Lancia, restava un'impresa di nicchia. Entrambe però, rileva Franco Amatori, erano chiamate a fare i conti con un mercato nel frattempo notevolmente cresciuto rispetto al passato. Nel quinquennio 1958-1962 la Lancia produce tante vetture quante ne aveva costruite nei precedenti cinquant'anni. Un salto di scala che imponeva alla dirigenza chiamata a dare corpo alle aspettative di Pesenti un deciso cambiamento delle modalità organizzative e produttive dell'azienda.

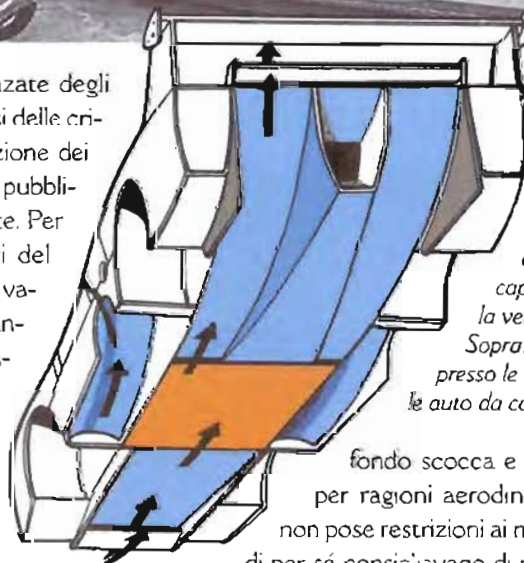
Sopra, l'Alfa Romeo Giulietta messa sul mercato nel 1955. Sotto, la "famiglia" delle Alfa Romeo Giulietta nel 1957.



In lotta contro i consumi

L'affilata LC2 fu l'arma con la quale la Lancia nel 1983 affrontò il Campionato mondiale Endurance retto da un regolamento che limitava la capacità dei serbatoi e il numero dei rifornimenti.

Le Lancia LC2 nella loro splendida livrea bianca, rossa e azzurra dello sponsor Martini International sono fra le auto da corsa più spettacolari e tecnologicamente avanzate degli anni Ottanta. In quel tempo il rincorrersi delle crisi energetiche aveva imposto all'attenzione dei costruttori d'automobili e dell'opinione pubblica il problema del consumo di carburante. Per questo motivo nel 1982 gli estensori del nuovo regolamento delle gare di durata valide per il Campionato mondiale Endurance interpretarono il sentire comune introducendo alcune norme riguardanti i consumi. Per la precisione, limitarono a 100 litri la capacità dei serbatoi e a 5 il numero massimo dei rifornimenti nelle gare di 1000 chilometri, che diventavano 25 rifornimenti per la 24 Ore di Le Mans. In ogni caso la velocità dell'erogazione del carburante non poteva superare il 50 litri al minuto. Gli altri capisaldi del nuovo regolamento furono il peso minimo non inferiore ai 800 kg, la larghezza non superiore ai due metri, la regolamentazione delle altre misure d'ingombro e l'abolizione delle minigonne, le handelle laterali che con il regolamento precedente permettevano di sigillare il



A sinistra, disegno schematico del fondo scocca della Lancia LC2. In arancio il tratto di fondo piatto imposto dal regolamento. In azzurro il percorso dell'aria nei convogliatori: l'"effetto Venturi" creava una zona di depressione capace di fare aderire al suolo la vettura anche senza le "minigonne".
Sopra, la Lancia LC2 in allestimento presso le officine Abarth che curavano le auto da corso del gruppo Fiat.

fondo scocca e aumentare l'aderenza al suolo per ragioni aerodinamiche. Il nuovo regolamento non pose restrizioni ai motori perché i limiti di consumo di per sé consigliavano di non superare la potenza di 600 cv per non rischiare di restare senza benzina. Rimanendo libero il modo in cui ottenere tale potenza i tecnici potevano scegliere la cilindrata, il numero dei cilindri, la loro disposizione e l'alimentazione atmosferica o turbo. La Lancia, fresca vincitrice di due Campionati mondiali con la formidabile Montecarlo Turbo vide il vecchio modello messo fuori causa dai nuovi regolamenti e con un at-



Sopra, la Lancia LC2 esposta in pubblico nel corso di una manifestazione promossa dallo sponsor Martini Racing.

Sopra, a destra, il motore V8 turbo della Lancia LC2 derivava da quello della Ferrari 288 GTO.

Sotto, 9 aprile 1983. La LC2 di Piercarlo Ghinzani davanti a tutti nelle prove della 1000 km di Monza. Ottenne il miglior tempo ma fu costretto al ritiro per una foratura.

to di coraggio decise di progettare un'auto da corsa tutta nuova tarata sulle regole delle gare di durata per vetture Gruppo C. Ling. Gianni Tonti divenne il responsabile del progetto al quale lavorarono in molti. Ling. Gianpaolo Dallara nella sua "factory" di Varano contribuì allo sviluppo e alla costruzione dell'autotelaio, basato su una monoscocca in fogli d'alluminio chiusa posteriormente da una paratia scatolata alla quale era fissato il motore con funzione portante per le sospensioni. I bracci delle sospensioni anteriori e posteriori erano montati assai in alto per non interferire con il flusso d'aria che, convogliato dagli scivoli sotto la

scocca, creava un certo "effetto suolo" anche in assenza delle minigonne. Per la stessa ragione le molle e gli ammortizzatori erano piuttosto interni e la V dei cilindri era più chiusa di quella del motore V8 Ferrari dal quale i tecnici della Lancia in sintonia con quelli del Cavallino svilupparono il propulsore della LC2.

Gli altri importanti interventi sul motore riguardarono la ridefinizione del monoblocco per poterlo integrare nel telaio con funzioni portanti, la sovralimentazione e le regolazioni per ottenere la massima affidabilità sulle lunghe distanze nonché consumi nei limiti. Alla fine il V8 Turbo derivato Ferrari era capace di 680 cv in condizioni di gara con la cilindrata di 2599 cc, 32 valvole, l'iniezione elettronica Weber Marelli e due turbo KKK dotati di intercooler. Per le prove di qualificazione e per le condizioni eccezionali, per esempio i sorpassi, i tecnici disposero un manettino con il quale il pilota poteva dare maggiore pressione al turbo e far salire la potenza a 850-1000 cv. I tecnici Lancia disegnarono ad hoc la



scatola del cambio mentre per gli ingranaggi e gli altri organi interni furono utilizzati quelli dell'inglese Hewland, che forniva la maggioranza dei costruttori delle vetture del Gruppo C. Con le potenze livellate dai consumi, divennero fondamentali l'efficienza aerodinamica e le qualità stradali. Per questo la carrozzeria fu progettata per ottenere il massimo della penetrazione aerodinamica contemporaneamente al massimo della deportanza, vale a dire della spinta verso il basso generata dal flusso aerodinamico. Una scelta particolare della Lancia fu di non utilizzare tutta la larghezza consentita dal regolamento, ma di realizzare una carrozzeria più stretta per avere una minore superficie frontale, quindi meno resistenza all'avanzamento. Il modello in scala 1:1 testato presso il Centro Ricerche Fiat di Orbassano dimostrò che lo studio aerodinamico rappresentava lo stato dell'arte dell'effetto suolo con la quota di fondo piatto imposta dai regolamenti. La carrozzeria definitiva utilizzò il kevlar, fibra leggerissima e molto resistente.

La Lancia LC2 debuttò staticamente in pubblico nella prima settimana di Febbraio del 1983 presso il Museo Martini a Pessione, a est di Torino. Debuttò in gara nella 1000 Chilometri di Monza che il 10 aprile 1983 aprì il Campionato mondiale Endurance. Nelle prove la LC2 di Piercarlo Ghin-



zani strabiliò la concorrenza ottenendo il miglior tempo assoluto con l'35'86 prima di fermarsi per una foratura. In gara Ghinzani partì in pole position, andò subito in testa e vi rimase fino all'ottavo giro, quando una gomma posteriore si afflosciò. La stampa benevola parlò di una foratura, quella maldisposta di uno scoppio. In realtà il tempo particolarmente inclemente della stagione invernale aveva ostacolato le prove degli pneumatici impedendo alla Pirelli e alla Lancia di svilupparli congiuntamente alle sospensioni per portare l'insieme al massimo dell'efficienza e della affidabilità. Sulla carta la collaborazione fra la Pirelli e la Lancia doveva portare gli stessi spettacolari risultati ottenuti ai tempi della Lancia Stratos, invece si rivelò il principale problema che impedì alla LC2 di ottenere i risultati che ci si attendevano da tanta meraviglia tecnologica. Infatti, purtroppo per la Lancia, la Pirelli nel 1983 vide aumentare il proprio impegno nella Formula 1 e nel Campionato mondiale Rally. Co-

Sopra, 8 maggio 1983, Silverstone. Rifornimento della Lancia LC2 di Michele Alboreto/Riccardo Patrese (in primo piano). A sinistra, 29 maggio 1983 La LC2 di Alboreto/Patrese all'uscita da una curva nella 1000 Chilometri del Nürburgring. Sotto, 29 maggio 1983, Nürburgring La Lancia LC2 di Alboreto/Patrese in pieno rettilineo nel corso della gara.





Sopra, 4 settembre 1983. La LC2 di Piercarlo Ghinzani/Teo Fabi mentre entra in curva sul circuito di Spa-Francorchamps. A destra, 4 settembre 1983. Un'inquadratura da dietro della Lancia LC2 di Ghinzani/Fabi a Spa-Francorchamps.



si sul più bello rinunciò al programma del Mondiale Endurance. Ling. Tonti e il direttore sportivo Cesare Fiorio si videro quindi costretti a rivolgersi per la stagione 1984 alla Dunlop che forniva gli altri costruttori di vetture Gruppo C. Senonché gli pneumatici Dunlop erano stati sviluppati su misura per le Porsche 959 con caratteristiche completamente diverse da quelle della LC2, in particolare avevano le carcasse con le tele incrociate anziché radiali. Verificato che la struttura degli pneumatici rendeva del tutto instabili e con poca trazione le LC2, i tecnici della Lancia si misero di buona lena a lavorare sulle regolazioni delle sospensioni senza tuttavia riprogettarle specificamente per i Dunlop. Il risultato fu che per quasi tutta la stagione la LC2 fu affetta da un'infinità di problemi causati in modo diretto o remoto dalla gommatura.

Nella seconda prova del Mondiale l'8 maggio a Silverstone al problema delle gomme si aggiunse quello del surriscaldamento del motore. L'inconveniente tornò in modo particolarmente grave il 19 giugno nella 24 Ore di Le Mans dove nessuna LC2 brillò, ma i tecnici della Lancia provvidero in fretta a eliminare l'inconveniente dopo avere verificato che

A destra, 23 ottobre 1983. La LC2 di Piercarlo Ghinzani/Hans Heyer precede quella di Giorgio Francia/Paolo Barilla sul circuito del Mugello, dove la vettura gemella di Riccardo Patrese/Alessandro Nannini si classificò seconda assoluta.

dipendeva dalle porosità nelle fusioni delle testate. La situazione iniziò a raddrizzarsi nella 1000 Chilometri di Spa-Francorchamps il 4 settembre, quando le LC2 di Paolo Barilla/Giorgio Francia e di Riccardo Patrese/Teo Fabi portarono a termine l'intero percorso classificandosi rispettivamente sesta e settima. Due settimane più tardi nella 1000 Km di Brands Hatch valida per il Campionato europeo l'escalation delle LC2 verso le posizioni alte della classifica compì un altro balzo con il quarto posto assoluto di Michele Alboreto/Riccardo Patrese. La Lancia disertò poi la 1000 Chilometri di Fuji in Giappone il 2 ottobre, valida per il Mondiale per concentrarsi sulla preparazione della 1000 Chilometri di Imola, valida per il Campionato europeo. In suolo emiliano il 16 ottobre fu premiata con il primo posto assoluto della LC2 di Teo Fabi/Hans Heyer. Il 23 ottobre successivo nella 1000 Chilometri del Mugello il secondo posto assoluto della LC2 di Riccardo Patrese/Alessandro Nannini confermò i decisi progressi della vettura che poi il 10 dicembre sempre con Patrese/Nannini si classificò seconda assoluta nella 1000 Chilometri di Kyalami, ultima prova del Campionato mondiale Endurance 1983.



A sinistra, 16 ottobre 1983. La Lancia LC2 di Alessandro Nannini/Beppe Gabbiani all'uscita della curva Tosa sul circuito di Imola. Nella gara, valida per il Campionato europeo si impose la LC2 di Teo Fabi/Hans Heyer. Nannini compì invece il miglior giro in prova, ma in gara fu squalificato per avere compiuto l'ultimo in un tempo troppo lungo.

Il capolavoro del dopoguerra

Nel 1950 l'Aurelia portò una ventata di novità in casa Lancia. Moderna e innovativa secondo la tradizione di famiglia, portò al debutto il primo motore del mondo con 6 cilindri a V 60° e una interessante sospensione posteriore.



A sinistra, uno dei primi modelli della Lancia Aurelia B10 ancora dotati degli indicatori a freccia, poi sostituiti dai lampeggiatori. La coda è spiovente, con il volume del baule appena accennato.

Nella primavera 1950 le tre grandi industrie automobilistiche italiane diedero un forte segno di ripresa presentando ognuna un nuovo modello, il primo dopo le devastazioni della guerra. La nuova Lancia si chiamò Aure-

lia e subito nella mente della gente divenne la rivale della 1900, la novità dell'Alfa Romeo. I sostenitori dell'una e dell'altra Casa si confrontarono in una rivalità senza tregua che portò l'Aurelia e la 1900 nella leggenda: come Coppi e Barta-

li, le Guzzi e le Gilera, la Lollobrigida e la Loren, Peppone e Don Camillo, insomma come tutte le realtà che la gente di quel tempo viveva in una tifoseria dualistica che spaccava in due qualunque oggettività. Per conservare la propria quo-



A sinistra, la Lancia Aurelia B10 in una foto scattata nel parco del Valentino a Torino. Le forme appaiono dinamiche ma non prive di una certa austerità per rendere più accettabile agli occhi della clientela il salto concettuale rispetto alla Lancia Aprilia. A destra, il sedile posteriore della Lancia Aurelia B10 era dotato di un bracciolo a scomparsa molto apprezzato dai passeggeri quando erano solo in due.



A sinistra, due meccanici ritratti per caso accanto alla Lancia Aurelia B10 danno l'idea delle proporzioni della vettura, che appariva più piccola di quanto non fosse, specialmente con le tinte scure.



ta di fedelissimi, alla Lancia bastava aggiornare l'Aprilia, che era stata progettata nel 1934 con così tante innovazioni da essere ancora attuale. Ma nella forte tensione al rinnovamento del dopoguerra Gianni Lancia chiese ai suoi tecnici un'auto tutta nuova e all'avanguardia come imponeva la grande tradizione iniziata dal padre Vincenzo. Fra i tecnici della Lancia c'erano talenti di valore co-

A sinistra, sopra, la plancia della Lancia Aurelia B10 era semplice e funzionale. Il volante e i pomelli color avorio bilanciavano la sostanziale austerità dell'insieme. La placca con San Cristoforo sulla sinistra non era di serie. A sinistra, l'abitacolo di una fra le prime Lancia Aurelia B10. Spazioso, confortevole e ben finito, aveva i sedili rivestiti in panno operato con una riga verde su tinta base beige o grigia.

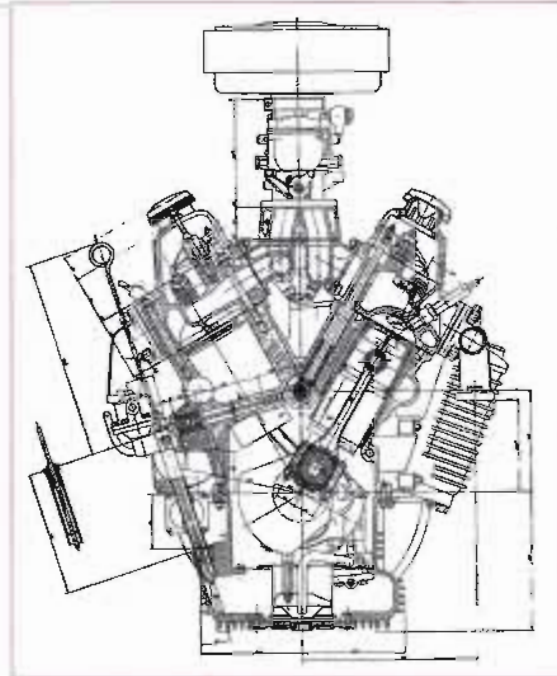


me Vittorio Jano, autore di tanti modelli da corsa e Francesco De Virgilio, un giovane ingegnere che, con la passione e l'ottimismo tipici dell'età giovanile, considerava superabile ogni tipo di difficoltà. Fu lui che con un lampo di genio trovò la soluzione per equilibrare il motore a 6 cilindri a V di 60° dell'Aurelia, il primo al mondo con questa disposizione dei cilindri che gli altri ritenevano inattuabile.

Il motore dell'Aurelia aveva altre interessanti particolarità, come il blocco cilindri in alluminio fuso in conchiglia e le camicie umide, vale a dire a contatto diretto con l'acqua di raffreddamento. Il circuito di raffreddamento a sua volta propose la raffinatezza di due termostati: uno sul tubo di raccordo per regolare la tem-

peratura del liquido, un altro sul radiatore per comandare la persiana regolatrice del flusso d'aria. Un'altra priorità assoluta di quel motore fu il tenditore idraulico della catena della distribuzione, particolare che fu brevettato dalla Lancia come molti altri dell'Aurelia. Un aneddoto racconta che l'ing. Gianni Lancia abbia voluto la cilindrata di 1750 cc per scoraggiare l'impiego sportivo dell'Aurelia, che infatti non avrebbe potuto correre nella classe 1500 e sarebbe stata penalizzata nella 2000. Il motore potente, silenzioso ed elastico fu un punto di forza del nuovo capolavoro della Lancia, anche perché la compattezza del V6 (era molto più corto di un motore a 4 cilindri in linea di pari cilindrata), permise di destinare più spazio all'abitacolo. Sempre al fine di aumentare l'abitabilità i tecnici spostarono il cambio, la frizione, il differenziale, i freni, in blocco sul retrotreno con la soluzione che oggi si chiama "transaxle" e allungarono il passo fin quasi agli estremi della carrozzeria. Così lo spazio abitabile divenne pari a quello di un'auto a trazione anteriore della stessa classe, dotata però di un motore convenzionale. Come in un'auto a trazione anteriore, anche nell'Aurelia il terzo passeggero sul sedile anteriore non aveva l'intralcio del rigonfiamento della campana del cambio che caratterizzava le automobili con la trazione

posteriore. L'arretramento del cambio, della frizione e del differenziale consentì una distribuzione dei pesi molto favorevole alla tenuta di strada e alla motricità sui fondi con scarsa aderenza. Alle ottime caratteristiche stradali della vettura giovò anche il retrotreno a ruote indipendenti progettato da Vittorio Jano con le sospensioni posteriori che si avvalevano di triangoli in tubo metallico articolati su boccole di gomma disposte in modo che ogni ruota nelle escursioni descrivesse una traccia inscrivibile in un cono con il vertice sull'asse del gruppo cambio/differenziale. Anche se sull'Aurelia questo schema diede ottimi risultati, alcuni non compresero questa innovazione e la giudicarono irrazionale. Solo molti anni dopo l'intuizione di Jano trovò una clamorosa conferma da parte della BMW e della Mercedes, che per i loro modelli di prestigio impiegarono soluzioni simili. L'avantreno dell'Aurelia si presentò meno rivoluzionario perché i tecnici si limitarono ad



aggiornare e a semplificare il tradizionale sistema Lancia a ruote indipendenti con molle elicoidali racchiuse in ammortizzatori idraulici regolabili. Le prime Aurelia rimasero legate alla tradizione anche nell'offrire come standard la guida a destra, preferita dal fondatore della Casa. Riguardo la veste estetica, l'Aurelia rinnovò lo stile Lancia in modo originale, in altre parole senza farsi suggestionare dall'imperante stile americano. Alla definizione

Sopra, la sezione frontale del motore. Si notano i cilindri disposti secondo una V di 60° gradi e il sistema di distribuzione dotato di un albero a camme centrale, aste e bilancieri

ne della linea contribuì Pinin Farina, che indicò la via da percorrere con le fuoriserie Aprilia Bilux e diede gli ultimi ritocchi al design delle Aurelia. L'eleganza della carrozzeria e le



Sopra, l'Aurelia B10 esposta al Salone di Torino il 4 maggio 1950. Insieme all'Alfa Romeo 1900 e alla Fiat 1400 presentate lo stesso anno segnò la rinascita dell'industria automobilistica italiana dopo la guerra. In alto, visite illustri per la meccanica della Lancia Aurelia B10 esposta al Salone di Torino. Alla destra di Gianni Lancia (il secondo a sinistra) si riconosce il presidente della Repubblica Luigi Einaudi. A sinistra, un gruppo di Lancia Aurelia B10 ormai complete alla fine della linea nel reparto finitura sulla quale in parallelo scorre un gruppo di Lancia Ardea V Serie.

ottime prestazioni si sposarono in modo perfetto con la raffinatezza d'esecuzione tipica delle Lancia. Così anche il più sprovveduto degli automobilisti percepiva dalla somma di tanti particolari che l'Aurelia era costruita con intelligenza e con materiali di qualità. Proverbiale rimase la chiusura delle porte che avveniva con un impeccabile "cloc", confermando subito una costruzione di gran classe. Sulle porte solide e ben rifinite le manovelle degli alzacristalli avevano i pomelli abbattibili per non costituire intralcio nella posizione di riposo. L'abitacolo era ampio e accogliente con i suoi rivestimenti in finissimo panno di lana, operato con righe verdi su base grigia o beige nei primi esemplari, in tinta unita sugli esemplari successivi.

La plancia in metallo verniciato nella tinta della carrozzeria, come usava all'epoca, aveva un aspetto austero che tuttavia era ben bilanciato dal colore avorio del volante, dei pomelli e delle cornici degli strumenti, che dal canto loro presentavano cifre verdi su fondo oro. Una piccola raffinatezza sulla plancia era il bottoncino dell'avviamento al posto degli antiestetici tiranti. La qualità e la concretezza della Aurelia, che prese la sigla B10 dal motore di 1754 cc, ebbero come contropartita un peso piuttosto elevato in rapporto alla cilindrata, anche se nella carrozzeria e nella meccanica si era fatto largo impiego di leghe leggere a base di alluminio. Nel 1951 le prestazioni migliorarono notevolmente con il modello B21 dotato del motore di 2 litri con 70 cv dell'Aurelia B20 GT. La carrozzeria rimase sostanzialmente identica a quella della B10: le differenze si ridussero ad aggiornamenti nella grafica della strumentazione e nella sostituzione degli indicatori di direzione a freccia con i lampeggiatori, modifiche poi applicate anche alla B10. Nel 1952 per offrire ai lancisti sportivi un'arma per battere le Alfa Romeo 1900, la Casa mise in produzione l'Aurelia B22 che, sul corpo vettura delle

LANCIA AURELIA B10 (1950-1953)

Numero cilindri: 6 a V di 60°
Alesaggio e corsa: 70 x 76 mm
Cilindrata totale: 1754 cc
Potenza massima: 56 cv a 4000 giri/min
Rapporto di compressione: 6,8:1
Distribuzione: valvole in testa, asse a camme centrale, aste e bilancieri
Alimentazione: un carburatore Solex AAI
Impianto elettrico: 12V
Trazione: posteriore
Cambio: a 4 marce + RM
Frizione: monodisco a secco
Rapporto finale: 9/44
Tipo di costruzione: scocca portante
Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, foderi e ammortizzatore incorporato, sistema Lancia
Sospensioni posteriori: bracci obliqui (uno per lato), molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni: idraulici a tamburo
Pneumatici: 165-400
Passo: 2860 mm
Carreggiata anteriore: 1280 mm
Carreggiata posteriore: 1300 mm
Lunghezza: 4418 mm
Larghezza: 1556 mm
Peso in ordine di marcia: 1150 kg
Velocità massima: 135 km/h
Consumo: 10,5 litri/100 km

B10 e B21, adottò il motore di 2 litri modificato per aumentare la potenza a 90 cv. Iniziò allora un appassionato duello fra i lancisti e gli alfisti per assicurarsi la vittoria nelle corse della categoria Turismo classe 2000. Dalle dieci vittorie ottenute

dall'Aurelia B10 nel 1951 si passò così alle sei vittorie della B21 nel 1952 e alle 27 complessive ottenute nel 1953 dalle B21 e dalla B22. Nel 1954 tutte le Aurelia furono unificate nel nuovo modello B12, dotato di un motore di 2,3 litri.



IL MODELLO DA COLLEZIONE